



2^{ème} Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du jeudi 22 mai 2014 organisé lors du Congrès de l'UNTEC

Focus sur « ABCA, Agglomération Côte Basque »

En présence de

Jacques VEUNAC, Vice-Président, Communauté ACBA, en charge de la prévention, de la collecte et de la valorisation des déchets

Et de

Jean-Paul BADIE, Directeur Général des Services Communauté ACBA
Pascal DACHARRY, Economiste de la construction, INGECOBAT

Animé par

Hedwige de PENFENTENYO, Directeur-Fondateur Fimbacte

Pierre MIT, Président de l'Untec :

C'est toujours un plaisir d'associer notre salon de la prescription à cette manifestation qu'organise Fimbacte, puisque nous, économistes, nous insérons dans l'acte de bâtir la problématique de l'insertion dans le site. Un bâtiment est posé sur un terrain, ce terrain est dans un univers, une région, une ville, un quartier. Il nous faut considérer la problématique du coût du bâtiment, qui peut évoluer en fonction de ce que le terrain d'assiette, la ville peuvent lui offrir. Il est aujourd'hui important que tous les acteurs qui œuvrent pour l'aménagement de la ville puissent communiquer. Notre salon est un endroit où on peut accueillir ces acteurs, et cela fait plusieurs années que l'Untec et Fimbacte s'associent pour créer ce moment d'échange.

POLITIQUE STRATEGIQUE URBAINE DE L'AGGLOMERATION ADOUR CÔTE BASQUE

Jacques VEUNAC

J'ai une double casquette : je suis Vice-Président de l'AGGLO ACBA, en charge de la Prévention, de la Collecte et de la Valorisation des Déchets, et maire adjoint chargé de l'Urbanisme et de la Mobilité à la Ville d'Anglet. On retrouve là toute la problématique d'une ville : construire, mais aussi collecter et valoriser les déchets de cette construction. Dans un groupement de villes comme le nôtre, il est impératif de savoir ce que ces déchets vont devenir ; le problème s'est posé avec le projet MARINADOUR à Bayonne, et nous avons su trouver des solutions.

Historiquement, l'AGGLO ACBA rassemble trois villes d'économie et de poids semblables, et pourtant très hétérogènes : Bayonne étant véritablement la capitale, Biarritz la capitale touristique, et Anglet qui peine à exister entre ces deux capitales. L'objectif, à terme, est de densifier ces trois villes. Ce sera difficile à Anglet : la plupart des Anglois ne le souhaite pas, et sa configuration ne facilite pas cette densification puisqu'il s'agit d'une ville-jardin. Anglet est ce que l'on pourrait qualifier de « Ville sans la ville ».

L'agglomération englobe deux autres villes : Boucau, ville industrielle de l'autre côté de l'Adour, et Bidart, ville touristique sur la côte Atlantique. Avec cet ensemble très hétérogène, il est très complexe d'avoir une vision générale de l'urbanisme et de la mobilité. Nous nous efforçons de le faire à travers un plan local d'urbanisme intercommunal, le grand chantier à venir qui va permettre de créer une certaine cohérence dans ce conglomérat de cinq villes. Le franchissement de l'Adour constitue l'une des principales difficultés puisqu'elle coupe l'agglomération d'Est en Ouest. L'hétérogénéité de la mobilité est la difficulté qui résulte de ce franchissement : un pont sur l'autoroute, un autre sur l'Adour et un troisième sur la voie ferrée, ajouté à cela l'aéroport en pleine ville. L'ACBA peut donner l'impression de ne pas savoir où elle va, ce qui n'est pas la réalité. Elle fait face à beaucoup de difficultés. Il est plus simple d'avoir une stratégie urbaine homogène quand il y a un centre identifié autour duquel on développe la ville. Pour l'ACBA, nous souhaitons éviter l'étalement urbain et favoriser la densification, à l'image du projet MARINADOUR, relié à l'agglomération par un pont. Ajoutons à cela une forêt de 270 hectares, 16 km de plage et deux golfes : c'est un urbanisme particulier, qui donne aussi tout son intérêt à l'agglomération.

RAPPEL DES ATOUTS DE L'AGGLO, AU NIVEAU DE SON TERRITOIRE ET DE SON FONCTIONNEMENT

Pascal DACHARRY

ENJEUX ET ORIENTATIONS DU TERRITOIRE

En me promenant parmi les stands du Congrès de l'UNTEC, on ne cesse de me répéter combien j'ai de la chance de vivre et travailler ici. Ces réflexions expriment tout à fait l'enjeu de notre territoire : arriver à concilier l'art du « bien-vivre », particularité propre au pays basque, avec le développement économique dont parlait Monsieur Veunac précédemment. Notre territoire attire de plus en plus de vacanciers et de télétravailleurs ; de jeunes retraités ou d'employés de grandes agglomérations ayant choisi la vie partagée 3 jours ici/4 jours « là-bas », pour que cet afflux de population persiste, il va falloir réussir à tendre vers la ville du 21^e siècle en conservant notre particularité, et ceci sans stagner ni régresser. Cet attrait induit un taux de construction important : nous sommes loin de nous en plaindre, mais la densification reste un sujet clivant. Un autre enjeu majeur de notre agglomération est celui des transports en commun et des circulations douces. Le choix du « tout-voiture » des dernières décennies entraîne aujourd'hui des problèmes de circulation de plus en plus importants. Cette tendance pourrait s'inverser grâce à une offre de transport dense et cohérente au sein de l'agglomération.

La proximité avec nos voisins espagnols est un autre enjeu que j'aimerais évoquer : nous avons des relations commerciales, sociales et culturelles avec eux, mais cette proximité immédiate n'est pas suffisamment exploitée en termes de transport, de mobilité.

Jean-Paul BADIE

PROJETS URBAINS EN COURS ET PRESENTATION DU PROJET MARINADOUR

A la Direction des Services de la Communauté, nous pensons que notre agglomération a du génie, parce qu'elle ne ressemble à aucune autre : il s'agit d'un territoire côtier, aux plages diverses et attrayantes. Ensuite, la « basquitude » du territoire lui confère une dynamique

particulière. Et enfin, nous bénéficions de grands équipements implantés au cœur de l'espace urbain : Depuis chez moi ou mon travail, j'ai la chance de pouvoir atteindre l'aéroport en moins de 15 minutes. Nous avons un port touristique en ville, et de l'autre côté du fleuve se trouve une aciérie, ce qui peut être dangereux pour les surfeurs et les baigneurs. Outre ces grands équipements, de grandes entreprises sont implantées sur notre territoire : il y a, par exemple, une usine de Dassault Aviation, située à quelques centaines de mètres de la forêt et entourée de quartiers résidentiels. Notre agglomération revendique la mixité des usages entre ces activités résidentielles et les activités productives d'entreprise. Proposer cette proximité domicile-activité dans un tissu urbain dense est l'un de nos objectifs : même si la dynamique résidentielle reste forte, Biarritz a perdu 20% de sa population résidentielle en 10 ans, concurrencée par la population touristique.

Quelles que soient les couleurs politiques des élus qui se sont succédé ces dernières années, la gouvernance politique de l'agglomération garde sa vocation de régulation. Il subsiste une vraie volonté de conserver ce particularisme du territoire.

Je vais maintenant vous présenter notre projet urbain global axé sur l'environnement, qui a occupé une place importante dans l'espace et la culture de l'agglomération. Ce projet concerne la commune de Bayonne, autour de la question de la Ville et du Fleuve. Il est composé de plusieurs projets complémentaires : un projet de mobilité (transports en commun en site propre) et un projet de gare multimodale avec l'arrivée de la LGV, et le projet de réaménagement urbain Marinadour.

Le projet de mobilité traversera la ville, avec pour objectif de pacifier les trajets. A terme, nous envisageons la mobilité comme initiateur d'un mouvement de transformation de la ville. Ce projet a été fortement influencé par les aménagements de Bordeaux où l'accent est mis sur la mobilité douce. Ce projet devrait démarrer en septembre 2014 et devrait permettre de relier la gare, le centre-ville et le projet Marinadour.

La prochaine opération prévue est celle de la gare, sur la rive droite de l'Adour : elle a pour objectif d'être un lieu de modalité, générateur de flux et pôle de dynamisme. Au cœur de la ville, elle s'étendra sur 20 hectares. Ce projet viendra après celui de Marinadour, et portera une dynamique de cœur urbain, de centralité métropolitaine, pour accueillir en même temps du résidentiel et du tertiaire.

Le projet Marinadour, enfin, est une opération en cours de réalisation, lancée il y a 5 ans et produite sur un modèle économique un peu particulier puisque le public a acheté le terrain et fait un concours de promotion privé. L'agglomération contrôle le dispositif de construction par le biais des actes de vente que nous faisons par le biais d'opérateurs privés. Un premier bâtiment en cours de construction, mené par Kaufman and Broad, mixe fonctions commerciales et logements (logement social et libre). Ce premier bâtiment sera livré au premier semestre 2015. L'agglomération réalise l'ensemble des espaces publics qui sont au centre de cette opération. Un seul architecte travaille sur ce projet, Jose Luis Mateo : dans le cadre d'un contrat avec une entreprise privée, cela permet de contrôler la qualité du travail fourni dans l'ensemble. L'architecte a aussi dessiné les outils de circulation des deux ronds-points dont la vitesse est fortement contrainte et réduite car il s'agit d'un des points d'entrée vers le nord où la circulation est très importante. Dix jours après son ouverture, le trafic est plus fluide. Le paysagiste Michel Desvigne va signer l'ensemble des espaces verts. Un autre bâtiment qui est en cours de réalisation accueillera un hôtel quatre étoiles. Cette opération s'est faite sur une ancienne usine à gaz : cela a coûté près de 5 millions Euros pour la dépollution du site.

L'opération Marinadour déclenche un mode d'intervention sur la rive gauche, pour lequel l'agglomération va essayer de solliciter le privé, sur la base d'un plan masse réglementaire de référence pour augmenter les capacités constructives de cette séquence urbaine. L'urbaniste hollandais Winy Maas a travaillé avec nous sur cette opération ; il dessine des projets qui bousculent les codes. Ce plan masse de référence devrait être prêt fin 2014, et permettra à des opérateurs privés de venir et de proposer des projets autour de la question du fleuve et de la reconquête de la ville par une réappropriation du quai.

On essaie en permanence de lier des initiatives de mobilité aux projets urbains, tout en intégrant la question de la densité de notre agglomération dans les années qui arrivent.

Comment concilier développement urbain et mieux vivre ensemble ?

Hedwige DE PENFENTENYO

Un des atouts, et qui doit le rester, c'est cette conciliation permanente entre un développement économique quotidien dû aux locaux et à toute votre développement économique, et cette forte poussée touristique qui crée déjà une attractivité. C'est très difficile de concilier la qualité de vie quotidienne des uns et des autres ; comment envisager que cela reste un atout ?

Jacques VEUNAC

Ca n'est pas simple, mais personne ne se plaint de ce développement économique. Je ne pense pas qu'à Biarritz, mais à tout le pays basque, qui aide à maintenir la notion de « basquitude ». Tout le territoire est moteur dans le développement de l'agglomération et du rayonnement. Vouloir développer une agglomération avec des pôles touristiques importants, c'est difficile, à l'image de Biarritz dont une grande partie est fermée pendant l'année à cause du nombre de résidences secondaires. Du fait de l'hétérogénéité du territoire, l'offre touristique des villes de l'agglomération n'est pas la même : pourtant les difficultés restent semblables. A Anglet, par exemple, il s'agit de tourisme jeune et sportif ; pourtant il y a relativement peu de lits disponibles et la mobilité, sur les 4 kms de plages, est difficile. A Bidart, le tourisme est important, grâce à Bayonne qui a une offre touristique large. Développer une agglomération sans vouloir écraser le pays basque intérieur et conservant ses attraits premiers pour le tourisme, c'est un peu la quadrature du cercle. Chaque fois que nous envisageons une construction importante, nous nous interrogeons sur son intégration dans son environnement, dans la ville et dans ce grand site qu'est l'agglomération. J'ajouterais à cela tous les problèmes que nous avons avec l'architecture, car l'architecture traditionnelle labourdine avec son toit à deux pentes et ses colombages de façade était, jusqu'à maintenant, maintenue et reproduite quoiqu'il arrive. Aujourd'hui, en raison des matériaux et des économies d'énergie, et de l'évolution des goûts des gens, vous verrez de plus en plus de maisons individuelles aux toits plats, loin du modèle traditionnel.

Pascal DACHARRY

L'architecture est un autre sujet clivant. L'expression architecturale est celle d'une époque ; aujourd'hui les architectes ont envie de développer un style différent de celui employé traditionnellement. Beaucoup d'habitants, au contraire, regrettent cette hétérogénéité croissante dans le style architectural de l'agglomération. Pour les architectes, cela représente un frein à l'expression.

Hedwige DE PENFENTENYO

Le développement urbain induit un développement économique. L'agglomération a de nombreux atouts économiques très forts traditionnels : l'aviation, le gaz. Aujourd'hui, on observe un changement d'échelle, un changement de références, de développement industriel. Quelles sont les orientations des grands projets économiques actuels ?

Jacques VEUNAC

Nous parlions tout à l'heure de l'aéroport et de l'usine de Dassault à Anglet, usine qui passe totalement inaperçue, et pourtant c'est une énorme activité. L'agglomération compte également les groupes Safran et Turbomeca (premier fabricant mondial de moteurs d'hélicoptères), ainsi que l'aciérie électrique face au port de plaisance. La configuration n'est pas simple. Il y a également tout le tissu économique commercial, avec la particularité d'avoir des grandes surfaces en pleine ville : nous avons été tentés, à un moment donné, de les déporter à l'extérieur. Ce projet a été freiné, et aujourd'hui, à l'heure du Grenelle de l'environnement et de la mobilité, nous avons gardé ces grandes surfaces dans les villes, à proximité des habitants. Pour ce qui est du développement de l'industrie, le port de Bayonne en particulier, mais aussi la plateforme aéroportuaire, font que nous essaierons, de plus en plus, d'avoir des industries d'un autre ordre, plus propres si l'on peut le dire. C'est pour cela que Bayonne a développé sur les anciens terrains des usines Sony un pôle aéronautique. L'agglomération a la volonté de développer un certain nombre de pôles différents, comme le pôle de traitement des déchets de la construction, une école d'urbanisme à Anglet, et le technopôle d'Isarbel orienté vers les nouvelles technologies et le numérique. Ces pôles sont le reflet de la volonté de ces dernières années d'attirer les entreprises spécialisées dans des centres attractifs. Nous l'avons également évoqué plus tôt, la plateforme autour de l'aéroport devra être travaillée, développée.

QUESTIONS DE LA SALLE

J'aurai souhaité revenir sur une problématique qui nous concerne tous. Je travaille dans le logement social, et c'est une problématique qui nous concerne tous puisqu'elle a une portée sociale, aux confins de l'urbanisme, de la citoyenneté, de la construction. On construit pour les gens, pour les faire venir travailler chez nous. Les dernières élections qui ont donné lieu à la mise en place d'une gouvernance largement renouvelée dans l'agglomération, ont bien montré que les citoyens voulaient vivre et travailler sur notre territoire, qu'ils étaient d'accord avec la densité mais pas n'importe quelle densité. Parallèlement, un certain nombre d'outils ont été mis en place au plan national, pour permettre, comme disait Mr Jean-Paul Badie, d'avoir une meilleure régulation (je pense aux pays intercommunaux

notamment) avec la loi Alur et le rôle important donné aux SCOTs dans la régulation des territoires. Pour moi, la question à laquelle nous devons vraiment répondre, et qui est essentielle : comment réussir à maintenir le cadre de vie, cette qualité de vie qui nous réjouit tous, tout en construisant, en densifiant, pour permettre aux gens d’habiter, et cela sans détruire et surtout sans désespérer les citoyens qui demandent aux élus et aux constructeurs de parvenir à gérer toutes ces contraintes.

Jean-Paul BADIE

Au sein de l’agglomération, nous avons la chance d’avoir encore plusieurs niveaux de densité qui sont assez irréguliers. Biarritz est aujourd’hui dense, mais il y a encore beaucoup d’espaces qui ont été déjà été urbanisés, comme Marinadour, et qui peuvent être réutilisés. Nous ne nous trouvons pas encore dans le cas des grandes villes asiatiques qui construisent des tours gigantesques et qui changent les systèmes de vie. Nous avons encore la place pour accueillir beaucoup de populations dans l’agglomération, sans que cela transforme complètement son mode de vie et notamment son rapport à la nature, sa tranquillité et son bien-vivre.

La deuxième question, c’est celle de la relation entre transports en commun et densité. Les derniers dispositifs qui ont été pris dans les PLU (plans locaux d’urbanisme) lient capacités constructives un peu plus importantes à certaines distances des lignes fortes de transports en commun. Ce n’est pas nouveau, Rennes le fait depuis très longtemps. Il y a donc un certain nombre de sujets qui permettent de construire plus, plus dense et plus haut à certains endroits, tandis qu’à d’autres on conserve les lotissements des années 1950. Il est clair que nous avons du pain sur la planche pour les 20 ans à venir. Marinadour, cela représente 60 000 m² ; nous avons acheté 20 hectares le long du fleuve ; l’opération Rive Droite Adour représentera 20 autres hectares. Nous avons de la réserve foncière, il s’agit maintenant de faire les bons choix pour les exploiter. Nous avons la chance d’avoir un établissement public foncier qui permet un portage foncier ; celui-ci n’est pas un obstacle financier pour le moment.

Hedwige DE PENFENTENYO

Quelles sont les grandes orientations de l’agglomération en ce qui concerne la mobilité ?

Jean-Paul BADIE

Nous avons de très beaux projets mais il nous manque le financement. De plus, nous faisons face en ce moment à un mouvement qui s’apparente à celui des bonnets rouges : un de nos projets avait été classé Grenelle de l’Environnement, malheureusement les collectivités locales qui devaient nous aider à le financer (le Conseil Général et le Conseil Régional) sont en train de se désengager. Notre projet de mobilité, évalué entre 100 et 130 millions d’euros, n’a pas les moyens financiers suffisant pour être mis en place. Et pourtant ce projet pourrait être réalisé en 3 ans.

Nous avons également un autre beau projet de mobilité transfrontalière : San Sebastián et ses 300 000 habitants se trouve à une cinquantaine de kilomètres d’ici, relié par l’autoroute et par la future ligne à grande vitesse. Les nouvelles équipes élues sont mobilisées pour réaliser ce dernier projet.

Jacques VEUNAC

La mobilité est l’un des principaux problèmes auxquels nous faisons face : c’est une des raisons pour laquelle la puissance publique est de plus en plus active pour ce qui concerne la construction, l’accueil etc. Certains trouveront que l’agglomération est un peu frileuse sur ce sujet, qu’elle ne va pas assez vite. Notre responsabilité c’est aussi de construire mais à condition qu’on puisse y venir, en

sortir et en bouger. Il y a plusieurs manières de faciliter cette mobilité, celle des transports en commun en site propre en est une mais nous en connaissons le coût. Par contre, même s'il n'est pas réalisé immédiatement, son intérêt majeur est de faire de l'urbanisme autour. Nous construisons aujourd'hui en apprenant à anticiper le jour où les transports en communs seront en service. Cela nous forcera aussi à réfléchir aux autres mobilités : nous sommes en train de travailler sur un plan vélo, il y a déjà un service de navettes électriques en place etc.

Sur le plan de l'accueil, de la construction elle-même : la tendance était à la loi SRU, en visant les 30 voire 50% de logements sociaux. La puissance publique doit aujourd'hui essayer d'avoir des lieux où la mixité sociale ne se fait pas seulement avec quelques logements sociaux de ci de là. Je pense qu'il y a d'autres moyens pour favoriser la mixité sociale : il y a donc un important travail de promotion à faire, et avec le privé. Il faut construire une ville qui soit plus acceptable par les habitants actuels.

Hedwige DE PENFENTENYO

Quel serait votre vœu pour l'agglomération pour les 25-30 années à venir ?

Jean-Paul BADIE

Je rêve d'un train en partance pour Sans Sebastien toutes les 15 minutes.

Pascal DACHARRY

Une vraie proposition de transports en commun dense, à l'image de Besançon qui est une agglomération à capacité à peu près équivalente à la nôtre et qui m'a émerveillée.

CONCLUSION

Jacques VEUNAC

L'acte de bâtir est certainement le plus bel acte, puisque l'on réalise quelque chose. Le reste, ce n'est qu'autour. Comment se transporter, éliminer la pollution, aider les gens à vivre ensemble (dans le grand sens du terme, Espagne incluse) ... C'est moins visible. Le plus difficile reste de faire accepter aux gens leur lieu de vie. Y venir n'est pas un problème, ils en ont tous envie. Par contre, il faut réussir à les faire rester, c'est le plus important et cela sera la récompense de nos efforts en urbanisme et en construction. Cela touche toutes les strates de population, les jeunes comme les personnes âgées et c'est pour cela qu'il faut construire tous types de bâti et réfléchir à des architectures différentes pour rendre le territoire plus attrayant.